



# COMUNE DI SCOPPITO

(Provincia di L'Aquila)

## DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

n° 100

del: 21/12/2018

**OGGETTO: AGGIORNAMENTO DELLE DELIMITAZIONI DEI CENTRI ABITATI AI SENSI DELL'ART. 4 DEL D.L.GS. N. 285/92 CODICE DELLA STRADA ED ART. 5, COMMA 6, DEL REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE D.P.R. N. 495/92 DEL COMUNE DI SCOPPITO.**

L'anno duemiladiciotto, addì ventuno, del mese di Dicembre, alle ore 12:30, nella sede municipale, previa l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla vigente normativa, vennero oggi convocati a seduta i componenti la Giunta Comunale.

All'appello risultano:

		Presenti	Assenti
Giusti Marco	Sindaco	X	
Ciancarella Cesare	Vicesindaco		X
Rossilli Francesca	Assessore		X
Albani Alessio	Assessore	X	
Soncini Pamela	Assessore	X	

Assiste alla seduta il Segretario Comunale Dott.ssa Accili Marina .

Riconosciuta legale l'Adunanza, il Signor. Giusti Marco, in qualità di Sindaco, assume presidenza e dichiara aperta la seduta

## LA GIUNTA COMUNALE

**RICHIAMATE** la deliberazione di Giunta Comunale n. 66 del 15/11/2010 avente per oggetto "Perimetrazione del Centro Abitato lungo la SS 17 dal Km 24+400 al Km 24+750 in località Bivio di Scoppito in recepimento dell'art. 4 del D.L.gs. n. 285/92 e la successiva deliberazione n. 87 del 30/09/2014 avente per oggetto "Rideterminazione della linea di confine tra il Centro Abitato del Bivio di Scoppito ed il Centro Abitato di Sassa Scalo lungo la Strada Statale n. 17 dell'Appennino Abruzzese";

**VISTA** la deliberazione di Giunta Comunale n. 30 del 26/03/2013 avente per oggetto "Perimetrazione del Centro Abitato lungo la SS 17 dal Km 21+000 al Km 23+500 in recepimento dell'art. 4 del D.L.gs. n. 285/92;

**DATO ATTO** che con nota prot. n. CAQ-0023837-P del 23/07/2013 la società ANAS S.p.A. ha trasmesso il Verbale di Delimitazione dei Centri Abitati di alcune località ricadenti nel Comune di Scoppito in Provincia di L'Aquila - Lungo la Strada Statale n. 17 "Dell'Appennino Abruzzese" ai sensi dell'art. 4 D.L.gs. n. 295/92 - Madonna della Strada dal km 21+000 ml 1000; Ponte S. Giovanni dal km 23+500 ml 1500 e Bivio di Scoppito dal km 24+400 al km 24+750 ml 350;

**VISTA** la nota prot. n. 60672 del 27/09/2011 dell'Amministrazione Provinciale di L'Aquila, Settore Viabilità Logistica e Protezione Civile in merito alla SP 31 "Forulense" in località Madonna della Strada con la quale si evidenzia che il tratto in argomento risulta comunque densamente urbanizzato e quindi ai sensi dell'art. 3, comma 1, punto 8 del D.L.gs. n. 285/92 si configurerebbe l'esistenza del "centro abitato";

**DATO ATTO** che occorre procedere altresì alla definizione/individuazione del

"centro abitato" nel proprio territorio comunale ai sensi del citato art. 4 del Decreto Legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 "Codice della Strada";

**PRECISATO** fin da subito che la delimitazione del centro abitato riguarda la tutela di profili di natura diversa, di sicurezza stradale da un lato e di sviluppo edilizio-urbanistico del territorio dall'altro e che la diversità di tali finalità può portare anche alla delimitazione di ambiti diversi proprio in relazione ai diversi profili che si intendono tutelare;

**RILEVATO** che le finalità di delimitazione del centro abitato proprie del Codice della strada si presentano diverse da quelle per le quali deve essere definito il centro abitato in base alla disciplina urbanistico-edilizia [differenze che si evincono dai diversi presupposti di legge, dalle diverse finalità cui tende l'amministrazione nell'esercizio del proprio potere di ricognizione, dei differenti organi competenti alla detta ricognizione (Giunta comunale per le finalità sulla sicurezza stradale da Codice della strada e Consiglio comunale per le finalità in ambito urbanistico)];

**CONSIDERATO** che la delimitazione del centro abitato ai fini della sicurezza stradale richiede l'approvazione attraverso deliberazione della Giunta comunale (art. 4 del d.lgs. n. 285 del 1992, Nuovo codice della strada), mentre l'approvazione del centro abitato ai fini urbanistico-edilizi richiede l'approvazione da parte del Consiglio Comunale (come in origine disciplinato dall'articolo 41-quinquies della legge 17 agosto 1942, n. 1150, introdotto dall'articolo 17 della legge 6 agosto 1967, n. 765 nonché, da ultimo, l'art. 42, comma 2, lett. b) D.Lgs. n. 267/2000) e che, proprio in ragione di quanto sopra esposto, questo provvedimento viene sottoposto all'approvazione della Giunta comunale come provvedimento che ha validità ai fini della sicurezza stradale;

**RICORDATO** che l'articolo 3 comma 1, punto 8 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 Nuovo codice della strada, così definisce il centro abitato:

### **“Art. 3. Definizioni stradali e di traffico**

1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:

(...)

8) **CENTRO ABITATO:** insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada.  
(...)”

**CHE** il Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, stabilisce quanto segue:

### **“Art. 5. (Art. 3 e Art. 4, Cds) Altre definizioni stradali e di traffico; delimitazione del centro abitativo.**

1. Le altre definizioni stradali e di traffico di specifico rilievo tecnico di cui all'articolo 3, comma 2, del codice sono contenute nelle singole disposizioni del presente regolamento riguardanti le varie materie.

2. Le definizioni di barriere architettoniche e di accessibilità anche per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale sono quelle contenute nel decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.

3. La delimitazione del centro abitato, come definito all'articolo 3, comma 1, punto 8, del codice, è finalizzata ad individuare l'ambito territoriale in cui, per le interrelazioni esistenti tra le strade e l'ambiente circostante, è necessaria da parte dell'utente della strada, una particolare cautela nella guida, e sono imposte particolari norme di comportamento. La delimitazione del centro abitato individua pertanto i limiti territoriali di applicazione delle diverse discipline previste dal codice e dal presente regolamento all'interno ed all'esterno del centro abitato. La delimitazione del centro abitato individua altresì, lungo le strade statali, regionali e provinciali, che attraversano i centri medesimi, i tratti di strada che:

a) per i centri con popolazione non superiore a diecimila abitanti costituiscono «i tratti interni»;

b) per i centri con popolazione superiore a diecimila abitanti costituiscono «strade comunali», ed individua, pertanto, i limiti territoriali di competenza e di responsabilità tra il comune e gli altri enti proprietari di strade.

4. Nel caso in cui l'intervallo tra due contigui insediamenti abitativi, aventi ciascuno le caratteristiche di centro abitato, risulti, anche in relazione all'andamento planoaltimetrico della strada, insufficiente per un duplice cambiamento di comportamento da parte dell'utente della strada, si provvede alla delimitazione di un unico centro abitato, individuando ciascun insediamento abitativo con il segnale di località. Nel caso in cui i due insediamenti ricadano nell'ambito di comuni diversi si provvede a delimitazioni separate, anche se contigue, apponendo sulla stessa sezione stradale il segnale di fine del primo centro abitato e di inizio del successivo centro abitato.

5. I segnali di inizio e fine centro abitato sono collocati esattamente sul punto di delimitazione del centro abitato indicato sulla cartografia allegata alla deliberazione della giunta municipale ed individuato, in corrispondenza di ciascuna strada di accesso al centro stesso, in modo tale da permettere il rispetto degli spazi di avvistamento previsti dall'articolo 79, comma 1. I segnali di inizio e fine centro abitato, relativi allo stesso punto di delimitazione, se posizionati separatamente ai lati della carreggiata, rispettivamente nella direzione di accesso e di uscita del centro medesimo, sono, di norma, collocati sulla stessa sezione stradale. Ove si renda necessario per garantire gli spazi di avvistamento, è ammesso lo slittamento, verso l'esterno del centro abitato, del segnale di fine centro abitato, riportando tale diversa collocazione sulla cartografia. In tal caso, la diversa collocazione del segnale di fine centro abitato rispetto al punto di delimitazione dello stesso ha valenza per le norme di comportamento da parte dell'utente della strada, ma non per le competenze degli enti proprietari della strada.

6. La delimitazione del centro abitato è aggiornata periodicamente in relazione alle variazioni delle condizioni in base alle quali si è provveduto alle delimitazioni stesse. A tale aggiornamento consegue l'aggiornamento dei «tratti interni» e delle «strade comunali» di cui al comma 1.

7. Nei casi in cui la delimitazione del centro abitato interessi strade non comunali, la deliberazione della giunta municipale, prevista dall'articolo 4, comma 1, del codice, con la relativa cartografia allegata, è inviata all'ente proprietario della strada interessata, prima della pubblicazione all'albo pretorio, indicando la data di inizio di quest'ultima. Entro il termine di pubblicazione l'ente stesso può inviare al comune osservazioni o proposte in merito. Su esse si esprime definitivamente la giunta municipale con deliberazione che è pubblicata all'albo pretorio per dieci giorni consecutivi e comunicata all'ente interessato entro questo stesso termine. Contro tale provvedimento è ammesso ricorso ai sensi dell'articolo 37, comma 3, del codice.”;

**RICHIAMATA** la Circolare 29 dicembre 1997 n. 6709/1997 del Ministero dei Lavori Pubblici, "Direttive in ordine all'individuazione dei tratti di strade statali, regionali e provinciali all'interno dei centri abitati, a seguito dell'entrata in vigore delle modifiche al regolamento di attuazione del nuovo codice della strada";

**RICORDATO** quindi che l'individuazione del centro abitato costituisce atto significativo ai fini dell'applicazione della normativa sulla sicurezza stradale in quanto disciplina in modo specifico il comportamento degli utenti della strada e dei proprietari delle aree prospicienti le strade stesse, stabilendo modalità diverse specifiche dentro e fuori il centro abitato

[nota n.2];

**nota n. 2:** Si richiamano qui di seguito gli articoli del codice della strada e del relativo regolamento di esecuzione e di attuazione che disciplinano le fasce di rispetto dentro e fuori i centri abitati:

**Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 Nuovo codice della strada, artt. 16 – 17 – 18:**

"16. Fasce di rispetto in rettilineo ed aree di visibilità nelle intersezioni fuori dei centri abitati"

1. Ai proprietari o aventi diritto dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati è vietato:

a) aprire canali, fossi ed eseguire qualunque escavazione nei terreni laterali alle strade;  
b) costruire, ricostruire o ampliare, lateralmente alle strade, edificazioni di qualunque tipo di materiale;  
c) impiantare alberi lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni ovvero recinzioni. Il regolamento, in relazione alla tipologia dei divieti indicati, alla classificazione di cui all'articolo 2, comma 2, nonché alle strade vicinali, determina le distanze dal confine stradale entro le quali vigono i divieti di cui sopra, prevedendo, altresì, una particolare disciplina per le aree fuori dai centri abitati ma entro le zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici. Restano comunque ferme le disposizioni di cui agli articoli 892 e 893 del codice civile.

2. In corrispondenza di intersezioni stradali a raso, alle fasce di rispetto indicate nel comma 1, lettere b) e c), deve essere aggiunta l'area di visibilità determinata dal triangolo avente due lati sugli allineamenti delimitanti le fasce di rispetto, la cui lunghezza misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia pari al doppio delle distanze stabilite nel regolamento, e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.

3. In corrispondenza e all'interno degli svincoli è vietata la costruzione di ogni genere di manufatti in elevazione e le fasce di rispetto da associare alle rampe esterne devono essere quelle relative alla categoria di strada di minore importanza tra quelle che si intersecano.

4. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo e del regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire duecentosedicimila a lire ottocentosessantaquattromila.

5. La violazione delle suddette disposizioni importa la sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo per l'autore della violazione stessa del ripristino dei luoghi a proprie spese, secondo le norme del Capo I, Sezione II del Titolo VI.

17. Fasce di rispetto nelle curve fuori dei centri abitati

1. Fuori dei centri abitati, all'interno delle curve deve essere assicurata, fuori della proprietà stradale, una fascia di rispetto, inibita a qualsiasi tipo di costruzione, di recinzione, di piantagione, di deposito, osservando le norme determinate dal regolamento in relazione all'ampiezza della curvatura.

2. All'esterno delle curve si osservano le fasce di rispetto stabilite per le strade in rettilineo.

3. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo e del regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinquecentoquarantamila a lire duemilioni centosessantamila.

4. La violazione delle suddette disposizioni importa la sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo per l'autore della violazione stessa del ripristino dei luoghi a proprie spese.

18. Fasce di rispetto ed aree di visibilità nei centri abitati

1. Nei centri abitati, per le nuove costruzioni, ricostruzioni ed ampliamenti, le fasce di rispetto a tutela delle strade, misurate dal confine stradale, non possono avere dimensioni inferiori a quelle indicate nel regolamento in relazione alla tipologia delle strade.

2. In corrispondenza di intersezioni stradali a raso, alle fasce di rispetto indicate nel comma 1 debbono aggiungersi l'area di visibilità determinata dal triangolo avente due lati sugli allineamenti delimitanti le fasce di rispetto, la cui lunghezza misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia pari al doppio delle distanze stabilite nel regolamento a seconda del tipo di strada, e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.

3. In corrispondenza di intersezioni stradali a livelli sfalsati è vietata la costruzione di ogni genere di manufatti in elevazione all'interno dell'area di intersezione che pregiudichino, a giudizio dell'ente proprietario, la funzionalità dell'intersezione stessa e le fasce di rispetto da associare alle rampe esterne devono essere quelle relative alla categoria di strada di minore importanza tra quelle che si intersecano.

4. Le recinzioni e le piantagioni dovranno essere realizzate in conformità ai piani urbanistici e di traffico e non dovranno comunque ostacolare o ridurre, a giudizio dell'ente proprietario della strada, il campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione.

5. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo e del regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire duecentosedicimila a lire ottocentosessantaquattromila.

6. La violazione delle suddette disposizioni importa la sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo per l'autore della violazione stessa del ripristino dei luoghi a proprie spese.

19. Distanze di sicurezza dalle strade

1. La distanza dalle strade da osservare nella costruzione di tiri a segno, di opifici o depositi di materiale esplosivo, gas o liquidi infiammabili, di cave coltivate mediante l'uso di esplosivo, nonché di stabilimenti che interessino comunque la sicurezza o la salute pubblica o la regolarità della circolazione stradale, è stabilita dalle relative disposizioni di legge e, in difetto di esse, dal prefetto, previo parere tecnico degli enti proprietari della strada e dei vigili del fuoco.

2. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire

1.080.000 a 4.320.000.

3. La violazione delle suddette disposizioni importa la sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo per l'autore della violazione stessa del ripristino dei luoghi a proprie spese."

**Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, artt. 26 – 27 – 28:**

"Art. 26. (Art. 16 Cod. Str.) Fasce di rispetto fuori dai centri abitati.

1. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare nell'aprire canali, fossi o nell'eseguire qualsiasi escavazione lateralmente alle strade, non può essere inferiore alla profondità dei canali, fossi od escavazioni, ed in ogni caso non può essere inferiore a 3 m.

2. Fuori dai centri abitati, come delimitati ai sensi dell'articolo 4 del codice, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:

a) 60 m per le strade di tipo A;

b) 40 m per le strade di tipo B;

c) 30 m per le strade di tipo C;

d) 20 m per le strade di tipo F, ad eccezione delle «strade vicinali» come definite dall'articolo 3, comma 1, n. 52 del codice; e) 10 m per le «strade vicinali» di tipo F.

3. Fuori dai centri abitati, come delimitati ai sensi dell'articolo 4 del codice, ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale, nel caso che detto strumento sia suscettibile di attuazione diretta, ovvero se per tali zone siano già esecutivi gli strumenti urbanistici attuativi, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:

a) 30 m per le strade di tipo A;

b) 20 m per le strade di tipo B;

c) 10 m per le strade di tipo C.

4. Le distanze dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare nella costruzione o ricostruzione di muri di cinta, di qualsiasi natura e consistenza, lateralmente alle strade, non possono essere inferiori a: a) 5 m per le strade di tipo A, B;

b) 3 m per le strade di tipo C, F.

5. Per le strade di tipo F, nel caso di cui al comma 3, non sono stabilite distanze minime dal confine stradale, ai fini della sicurezza della circolazione, sia per le nuove costruzioni, le ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali e gli ampliamenti fronteggianti le case, che per la costruzione o ricostruzione di muri di cinta di qualsiasi materia e consistenza. Non sono parimenti stabilite distanze minime dalle strade di quartiere dei nuovi insediamenti edilizi previsti o in corso di realizzazione.

6. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare alberi lateralmente alla strada, non può essere inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 m.

7. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare lateralmente alle strade siepi vive, anche a carattere stagionale, tenute ad altezza non superiore ad 1 m sul terreno non può essere inferiore a 1 m. Tale distanza si applica anche per le recinzioni non superiori ad 1 m costituite da siepi morte in legno, reti metalliche, fili spinati e materiali similari, sostenute da paletti infissi direttamente nel terreno o in cordoli emergenti non oltre 30 cm dal suolo.

8. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni di altezza superiore ad 1 m sul terreno, non può essere inferiore a 3 m. Tale distanza si applica anche per le recinzioni di altezza superiore ad 1 m sul terreno costituite come previsto al comma 7, e per quelle di altezza inferiore ad 1 m sul terreno se impiantate su cordoli emergenti oltre 30 cm dal suolo.

9. Le prescrizioni contenute nei commi 1 ed 8 non si applicano alle opere e colture preesistenti.

Art. 27. (Art. 17, CdS) Fasce di rispetto nelle curve fuori dai centri abitati.

1. La fascia di rispetto nelle curve fuori dai centri abitati, da determinarsi in relazione all'ampiezza della curvatura, è soggetta alle seguenti norme:

a) nei tratti di strada con curvatura di raggio superiore a 250 m si osservano le fasce di rispetto con i criteri indicati all'articolo 26;

b) nei tratti di strada con curvatura di raggio inferiore o uguale a 250 m, la fascia di rispetto è delimitata verso le proprietà latitanti, dalla corda congiungente i punti di tangenza, ovvero dalla linea, tracciata alla distanza dal confine stradale indicata dall'articolo 26 in base al tipo di strada, ove tale linea dovesse risultare esterna alla predetta corda.

Art. 28. (Art. 18, CdS) Fasce di rispetto per l'edificazione nei centri abitati.

1. Le distanze dal confine stradale all'interno dei centri abitati, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle demolizioni integrali e conseguenti ricostruzioni o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:

a) 30 m per le strade di tipo A;

b) 20 m per le strade di tipo D.

2. Per le strade di tipo E ed F, nei casi di cui al comma 1, non sono stabilite distanze minime dal confine stradale ai fini della sicurezza della circolazione.

3. In assenza di strumento urbanistico vigente, le distanze dal confine stradale da rispettare nei centri abitati non possono essere inferiori a:

a) 30 m per le strade di tipo A;

b) 20 m per le strade di tipo D ed E;

c) 10 m per le strade di tipo F.

4. Le distanze dal confine stradale, all'interno dei centri abitati, da rispettare nella costruzione o ricostruzione dei muri di cinta, di qualsiasi natura o consistenza, lateralmente alle strade, non possono essere inferiori a:

a) 3 m per le strade di tipo A;

b) 2 m per le strade di tipo D.

5. Per le altre strade, nei casi di cui al comma 4, non sono stabilite distanze minime dal confine stradale ai fini della

*sicurezza della circolazione.”*

**RICORDATO** altresì che le norme tecniche di attuazione del vigente strumento urbanistico disciplinano in modo specifico gli interventi ammessi nelle fasce di rispetto stradale, dentro e fuori il centro abitato all'articolo 53, che così dispone:

*ART. 53 - Zone destinate a rispetto stradale*

*La zona di rispetto stradale è costituita dalle fasce destinate alla realizzazione di nuove strade, all'ampliamento di quelle esistenti ed alla protezione della sede stradale nei confronti dell'edificazione e viceversa.*

*In tale zona sono vietate nuove costruzioni.*

*Sono consentite le stazioni di rifornimento per autoveicoli ed annessi locali di ristoro e/o officine ed attrezzature per il primo soccorso; sono altresì consentiti interventi di adeguamento e ristrutturazione delle abitazioni esistenti alla data del 1° gennaio 1999, secondo le modalità stabilite dai precedenti artt. 2, 26 e 35, con la prescrizione che l'eventuale premio di cubatura sia realizzato verso il fronte opposto a quello da cui ha origine il rispetto.*

*Nelle fasce di rispetto stradale così come nelle zone di rispetto delle acque non possono essere ubicate nuove costruzioni, ma le relative aree possono essere computate ai fini planovolumetrici con un indice di edificabilità pari a quella della zona confinante.*

**RICORDATE** le funzioni delle fasce di rispetto stradali, ai fini della sicurezza stradale e precisamente che il divieto di costruire ad una certa distanza dalla sede stradale non deve essere inteso restrittivamente, e cioè al solo scopo di prevenire l'esistenza di ostacoli materiali emergenti dal suolo e suscettibili di costituire, per la loro prossimità alla strada (o alla sede autostradale), pregiudizio alla sicurezza del traffico e alla incolumità delle persone, ma è connesso alla più ampia esigenza di assicurare una fascia di rispetto utilizzabile, all'occorrenza, dal proprietario della strada (o concessionario autostradale), per l'esecuzione dei lavori, per l'impianto dei cantieri, per il deposito di materiali, per la realizzazione di opere accessorie, senza vincoli limitativi connessi con la presenza di costruzioni fuori terra o interrate

**[nota n. 3];**

**Nota n. 3:** A tal fine si richiamano:

L'art.1 “principi generali” del D.Lgs. n. 285/1992 “Nuovo codice della strada” che, al comma 1, stabilisce: “La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato” e, al comma 2, stabilisce: “La circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle



*normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione.”*

L'art. 21 “Opere, depositi e cantieri stradali” del D.Lgs. n. 285/1992 “Nuovo codice della strada” che, al comma 1, stabilisce: “Senza preventiva autorizzazione o concessione della competente autorità di cui all'articolo 26 è vietato eseguire opere o depositi e aprire cantieri stradali, anche temporanei, sulle strade e loro pertinenze, nonché sulle relative fasce di rispetto e sulle aree di visibilità”.

**RICORDATO** che all'interno delle fasce di rispetto fuori dei centri abitati, in forza di quanto previsto dal sopra richiamato codice della strada e dalla più recente giurisprudenza sull'argomento, non sono ammessi interventi di nuova costruzione, né di ampliamento anche se realizzati senza sopravanzare rispetto all'origine del vincolo e neppure se realizzati sopraelevando costruzioni esistenti o ampliandole nella parte retrostante sempre all'interno della fascia di rispetto fuori dai centri abitati **[nota n. 4]**:

**Nota n. 4:** Al riguardo si segnalano, fra le più recenti, le seguenti altre pronunce giurisprudenziali sul tema delle fasce di rispetto stradali e degli interventi ammessi/esclusi all'interno di tali fasce:

Consiglio di Stato, Sez. IV, Sentenza n°485/2014 “*Nell'ambito della fascia di rispetto autostradale di 60 metri, prevista dal D.M. 1 aprile 1968, n. 1404, il vincolo di in edificabilità è assoluto, essendo a tal fine irrilevanti le caratteristiche concrete delle opere abusive realizzate nell'ambito della fascia medesima; il divieto di costruire è infatti in questo caso correlato alla esigenza di assicurare un'area libera utilizzabile dal concessionario dell'autostrada – all'occorrenza – per installarvi cantieri, depositare materiali, per necessità varie e, comunque, per ogni necessità di gestione relativa ad interventi in loco sulla rete autostradale. Il divieto di edificazione nell'ambito della fascia di rispetto autostradale è assoluto e la sua violazione impedisce il conseguimento di una concessione edilizia a seguito domanda di condono edilizio”.*

Tar Toscana, sez. III, Sentenza n° 405/2013 “*In relazione alle opere realizzate in zona vincolata, ricadente in fascia di rispetto stradale, si è in presenza di un vincolo di carattere assoluto, che prescinde dalle caratteristiche dell'opera realizzata in quanto il divieto di “edificazione” sancito dall'art.4, D.M. 1 aprile 1968 (...) non può essere inteso restrittivamente, cioè al solo scopo di prevenire l'esistenza di ostacoli materiali suscettibili di costituire, per la loro prossimità alla sede stradale, pregiudizio alla sicurezza del traffico e alla incolumità delle persone, ma è correlato alla più ampia esigenza di assicurare una fascia di rispetto utilizzabile per finalità di interesse generale, e, cioè, per esempio, per l'esecuzione dei lavori, per l'impianto dei cantieri, per il deposito dei materiali, per la realizzazione di opere accessorie, senza vincoli limitativi connessi alla presenza di costruzioni.”;*

Tar Liguria Sez. I, Sentenza n°281/2012 “*La tesi dei ricorrenti è comunque infondata anche avuto riguardo alla disciplina di cui all'art. 26 d.p.r. 495/92. I ricorrenti, infatti, pretendono di modulare il vincolo in relazione alla posizione dei manufatti rispetto alla sede autostradale. In sostanza, secondo la prospettazione dei ricorrenti, sarebbero ammessi*

*ampliamenti degli edifici sul lato opposto a quello fronteggiante la sede autostradale, anche se in zona vincolata. Tale interpretazione contrasta con la, già ricordata, natura assoluta del vincolo e conduce alla sua totale vanificazione nel caso in cui l'edificio da ampliare sia prossimo alla sede autostradale. Infatti, ragionando come fanno i ricorrenti, si potrebbe ipotizzare l'ampliamento di edifici posti, in ipotesi a 5 mt dalla sede autostradale, purchè l'ampliamento sia realizzato sul lato dell'edificio opposto alla sede autostradale. Si tratta di conseguenze inaccettabili per l'inevitabile pregiudizio alla sicurezza e alle ragioni di tutela del vincolo, onde l'irrazionalità di tale interpretazione."*

Consiglio di Stato, Sez. IV, Sentenza n° 3498/2011 "(...). Pertanto il vincolo in questione, traducendosi in un divieto assoluto di costruire, rende legalmente inedificabili le aree site in fascia di rispetto stradale o autostradale, indipendentemente dalle caratteristiche dell'opera realizzata e dalla necessità di accertamento in concreto dei connessi rischi per la circolazione stradale".

Consiglio di Stato, Sez. IV, Sentenza n°3032/2010 e Tar Lombardia, Sez. I, Sentenza n°1628/2010, le quali statuiscono che il divieto di costruire a una determinata distanza dalla sede stradale si applica anche quando l'intervento edilizio consista in una semplice sopraelevazione dell'edificio preesistente, o delle pertinenze di un edificio, e il divieto opera indipendentemente dalle previsioni del piano regolatore comunale. Nel confermare sul punto la sentenza di primo grado, i giudici del Consiglio di Stato hanno ricordato come la magistratura amministrativa e quella della Cassazione "convergono nell'affermare che il divieto di costruire a una certa distanza dalla sede stradale si applica anche nel caso di opere che costituiscono (...) mera sopraelevazione di un edificio esistente." Tar Veneto, sez. II, Sentenza n°2753/2005 "In caso di manufatti realizzati sulla fascia di rispetto stradale contemplata dal P.R.G., ossia in area assolutamente inedificabile, il ripristino della situazione quo ante risulta obbligato, non essendo i manufatti medesimi suscettibili di sanatoria" (la sentenza richiama le seguenti pronunce del Consiglio di Stato: Sez. IV, Sentenze n°5716/2002 e n°5620/2000); Tar Veneto, sez. II, Sentenza n°5363/2003: "(...) sia che si ritenga che la controversa disposizione di legge regionale operi un rinvio formale, nel senso che esso fa proprio il D.M. 1404/68, rendendolo indifferente alle successive modificazione dello stesso, sia che si ritenga che operi un rinvio dinamico, riferibile cioè ad ogni diversa e successiva normativa sopravvenuta, in ogni caso ciò riguarda solo l'identificazione delle zone di rispetto, non l'intera disciplina. Conseguentemente, laddove la norma regionale consente l'ampliamento (anche fronteggiante, purché senza ulteriore avanzamento dell'edificio verso la strada) degli edifici posti nelle "zone di protezione delle strade di cui al D.M. 1° aprile 1968, n.1404" essa è divenuta incompatibile non solo con l'art.26 del regolamento esecutivo del nuovo codice della strada, ma soprattutto con l'art.16 del nuovo codice della strada, dal cui combinato disposto deriva il divieto di realizzare "ampliamenti fronteggianti le strade", a distanza inferiore a quelle stabilite, senza che esista alcun rinvio a tale disciplina. Tale incompatibilità si traduce nell'abrogazione implicita della norma legislativa regionale che consente l'ampliamento "fronteggiante" la strada. Tale abrogazione, naturalmente, non può derivare da una fonte regolamentare, qual è il D.P.R. 495/92, ma deriva invece dal citato art.16, comma 1, del D.Lgs. n. 285/92 recante il nuovo codice della strada, che ha introdotto il controverso divieto, rimandando al regolamento la sola fissazione delle distanze.

In particolare, va precisato che tale disposizione del nuovo codice della strada ha natura di norma di principio, attese le evidenti e preminenti ragioni di pubblico interesse ad essa sottese, ed ha comportato perciò l'abrogazione implicita ex art.10 L.62/53 della norma regionale, nella parte in cui è in contrasto con essa: in particolare, nella parte in cui consente di "ampliare, lateralmente alle strade" senza rispettare la distanza prescritta"

Tar Toscana, sez III, Sentenza n°277/2003 "Il vincolo di rispetto stradale (...) contiene un divieto di edificazione di

*carattere assoluto, che comporta la non sanabilità dell'opera abusiva realizzata dopo la sua imposizione, trattandosi di vincolo per sua natura incompatibile con ogni manufatto”;*

Si segnalano altresì, ancorché meno recenti, le seguenti altre pronunce del Consiglio di Stato: sez. V, Sentenza n° 968/1994; sez. V, Sentenza n° 1268/1995; sez. IV, Sentenza n° 958/1993; sez. IV, Sentenza n° 4927 del 25/09/2002.

**RITENUTO** opportuno quindi procedere all'aggiornamento della perimetrazione approvata attraverso una sua attenta ricognizione alla luce del quadro normativo sopra richiamato;

**CHE** nella individuazione delle aree da ricomprendere all'interno del "Centro Abitato" sono stati seguiti gli stessi parametri e/o criteri indicativi delle precedenti deliberazioni che di seguito si riportano:

- a) nel caso di presenza di due insediamenti abitativi, aventi ciascuno le caratteristiche di centro abitato, posti ad una distanza fra loro tale da essere insufficiente per un duplice cambiamento di comportamento da parte dell'utente della strada, si provvederà alla delimitazione di un unico centro abitato;
- b) i segnali di inizio e fine del centro abitato sono da intendersi posizionati sulle vie pubbliche di accesso, al limite del centro individuato;
- c) i centri abitati che ricadono in parte anche su territori di comuni limitrofi, sono stati delimitati soltanto per la parte ricadente nel Comune di Scoppito, anche se in quest'ultimo vi sono meno di 25 edifici;
- d) le strade su cui insistono edifici soltanto da un lato, sono state comprese nel perimetro urbano limitatamente al tratto interessato, solo se presentano accessi ad edifici;

**CHE** tale attività di ricognizione effettuata su tutta la viabilità del territorio comunale, anche con riferimento all'individuazione dei Centri Abitati attraversati esclusivamente dalla viabilità comunale, ha portato a individuare e proporre una nuova delimitazione di centro abitato come meglio si evince dagli elaborati allegati al presente provvedimento che ne costituiscono parte integrante che di seguito si elencano:

- Tavola 1.1 e Tavola 1.2: Località Scoppito;
- Tavola 2.1 e Tavola 2.2: Località Collettara;
- Tavola 3: Località Bivio di Scoppito;
- Tavola 4.1 e Tavola 4.2: Località Civitatomassa, Ponte San Giovanni e Madonna della Strada;
- Tavola 5: Località Cave, Vallinsù, Forcellette e Villaggio Sanofi Aventis;
- Tavola 6: Località Vigliano;
- Tavola 7: Località Sella di Corno;

**RICORDATO** che il provvedimento di delimitazione del centro abitato ha importanti effetti sulla normativa stradale e che pertanto, tale provvedimento è stato redatto e condiviso con la Polizia Municipale, il Settore Lavori Pubblici ed il Settore Urbanistica, Edilizia Privata e Ricostruzione;

**RILEVATO** che, nel territorio del comune di Scoppito, le strade sono tutte comunali ad eccezione delle seguenti strade:

- a) Strada Statale n. 17 "Dell'Appennino Abruzzese" di proprietà di Anas;
- b) Strada Provinciale n. 31 "Forulense" e sue diramazioni di proprietà dell'Amministrazione Provinciale di L'Aquila;

**CHE**, ai sensi del punto 2 della Circolare Ministeriale del 29 dicembre 1997 n. 6709, il presente provvedimento dovrà essere inviato all'ANAS Area Compartimentale Abruzzi ed alla Provincia di L'Aquila per eventuali osservazioni, ognuno per quanto di propria competenza;

**PRECISATO** che il presente provvedimento aggiorna la delimitazione dei Centri Abitati del Comune di Scoppito, che interessa la viabilità comunale di propria competenza e la viabilità Provinciale di competenza dell'Amministrazione Provinciale di L'Aquila come meglio evidenziato nella cartografia allegata, mentre riconferma le precedenti perimetrazioni sul tratto della Strada Statale n. 17 "Dell'Appennino Abruzzese" di competenza/proprietà di Anas;

**RITENUTO** necessario provvedere all'approvazione in via preliminare della nuova delimitazione dei Centri Abitati del Comune di Scoppito così come previsto dal D.Lgs. n. 285 del 30/04/1992 e ss.mm.ii. così come individuati negli allegati alla presente deliberazione e sopra richiamati;

**RISCONTRATO**, che ai sensi del secondo comma dell'art. 4 predetto, la deliberazione di delimitazione del centro abitato è pubblicato all'Albo Pretorio per trenta giorni

consecutivi ed ad essa deve essere allegata idonea cartografia;

**RITENUTO** inoltre di autorizzare il Responsabile dell'Area Urbanistica, Edilizia Privata e Ricostruzione alla sottoscrizione del verbale di constatazione dei limiti del centro abitato così come previsto dalla normativa vigente in materia per i tratti di viabilità non di proprietà comunale;

**VISTO** il D.L.gs. 30 aprile 1992 n. 285 ed i relativi regolamenti attuativi;

**VISTA** la Circolare 29 dicembre 1997, n. 6709/1997 del Ministero dei Lavori Pubblici, "Direttive in ordine all'individuazione dei tratti di strade statali, regionali e provinciali all'interno dei centri abitati, a seguito dell'entrata in vigore delle modifiche al regolamento di attuazione del nuovo codice della strada";

**ACQUISITO** il parere Favorevole espresso dal Responsabile del Servizio Urbanistica-Edilizia e Ricostruzione in ordine alla Regolarità Tecnica, ai sensi dell'art. 49 del D.L.gs. 267/2000, della presente deliberazione;

**VISTA** la Legge 7 Agosto 1990, n. 241, recante: "*Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi*" e successive modificazioni;

**VISTE** le disposizioni normative e regolamentari in materia;

**VISTO** il D.L.gs. n. 267 del 18 agosto 2000 nel testo vigente;

Con votazione favorevole unanime, resa nelle forme di legge,

## D E L I B E R A

- **le premesse** formano parte integrante e sostanziale del presente deliberato;
  
- **di approvare** in via preliminare l'aggiornamento della delimitazione dei centri abitati del Comune di Scoppito, ai fini del suo inserimento quale centro abitato ai sensi e per gli effetti degli artt. 3 e 4 del D.Lgs. n. 285/1992 nel testo vigente, secondo la cartografia allegata alla presente come di seguito richiamata:
  - Tavola 1.1 e Tavola 1.2: Località Scoppito;
  - Tavola 2.1 e Tavola 2.2: Località Collettara;
  - Tavola 3: Località Bivio di Scoppito;
  - Tavola 4.1 e Tavola 4.2: Località Civitatomassa, Ponte San Giovanni e Madonna della Strada;
  - Tavola 5: Località Cave, Vallinsù, Forcellette e Villaggio Sanofi Aventis;
  - Tavola 6: Località Vigliano;
  - Tavola 7: Località Sella di Corno;
  
- **di stabilire**, ai sensi e per le finalità dell'art. 5, comma 7, del Regolamento di attuazione del nuovo codice della strada, che la presente deliberazione con la relativa cartografia allegata sarà trasmessa contestualmente alla pubblicazione Albo Pretorio on-line a tutti gli Enti proprietari delle strade diversi dal Comune (ANAS S.p.A. e Amministrazione Provinciale di L'Aquila - Settore Viabilità), per le osservazioni e/o proposte previste dal citato art. 5, comma 7, del D.P.R. 495/92;
  
- **di disporre** la pubblicazione della presente deliberazione con tutti i suoi allegati, all'Albo Pretorio per trenta giorni consecutivi come previsto dall'art. 4 del Decreto Legislativo del 30 Aprile 1992 n. 285;
  
- **di evidenziare altresì** che:
  - entro il termine di pubblicazione, l'ANAS S.p.A. o la Provincia di L'Aquila possono inviare osservazioni e/o proposte in merito;
  - su esse si esprime definitivamente la Giunta Comunale con deliberazione che sarà pubblicata all'Albo Pretorio per dieci giorni consecutivi e comunicata all'Ente interessato entro lo stesso termine come disposto dall'art. 5, comma 7, del D.P.R. n. 495/92;
  - in assenza di osservazioni e/o proposte la Giunta Comunale né darà atto con apposito provvedimento deliberativo che sarà pubblicata all'Albo Pretorio per dieci giorni consecutivi e comunicata agli Enti interessati entro lo stesso termine;
  - contro tale provvedimento è ammesso ricorso ai sensi dell'articolo 37, comma 3, del

codice;

- **di precisare** che la delimitazione del centro abitato approvata con la presente deliberazione integra e sostituisce ogni altra precedente delimitazione approvata dalla Giunta Comunale;
- **di dare atto altresì** che il Responsabile del Servizio proponente anche in qualità di Responsabile del Procedimento, provvederà all'esecuzione del presente provvedimento;

Infine, con separata ed unanime votazione, resa nelle forme di legge

### **D E L I B E R A**

- **di dichiarare** il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. 18/08/2000, n. 267 nel testo in vigore.

### **DICHIARAZIONE DI RESO PARERE DI REGOLARITA' TECNICA.**

Ho espresso, a conclusione della fase istruttoria, parere favorevole ex art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18.8.2000, n. 267, in ordine alla "regolarità tecnica".

Il Responsabile del Servizio  
F.to Ing. Fausto PANCELLA

Letto, approvato e sottoscritto:

**IL SINDACO - PRESIDENTE**

F.to Dott. Marco GIUSTI

---

**IL SEGRETARIO COMUNALE**

Dott.ssa Accili Marina

---

---

Il sottoscritto, visti gli atti d'Ufficio,

**ATTESTA:**

- Che la presente deliberazione è stata affissa all'Albo Pretorio on line, sul sito istituzionale del Comune, il 07/01/2019, per rimanervi 15 giorni consecutivi (art. 124 del D. Lgs. n. 267/2000);
- è stata trasmessa con elenco in data odierna ai capigruppo consiliari (art. 125 del D. Lgs. n. 267/2000).

Dalla Residenza Municipale, li 07/01/2019

**IL SEGRETARIO COMUNALE**

F.to Dott.ssa Accili Marina

---

---

Il sottoscritto, visti gli atti d'Ufficio,

**ATTESTA:**

è stata affissa all'Albo Pretorio on line sul sito istituzionale di questo Comune, come prescritto dall'art. 124 del D. Lgs. n. 267/2000, per 15 giorni consecutivi dal \_\_\_\_\_;

Che la presente deliberazione è divenuta esecutiva il giorno \_\_\_\_\_, decorsi 10 giorni dalla pubblicazione all'Albo Pretorio on line, ai sensi dell'art. 134, comma 3, del D. Lgs. 18.08.2000, n. 267;

Dalla Residenza Municipale, li \_\_\_\_\_

**IL SEGRETARIO COMUNALE**

F.to Dott.ssa Accili Marina

---

---

**PER COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE**

Dalla Residenza Municipale, li 07/01/2019

**IL SEGRETARIO COMUNALE**

Dott.ssa Accili Marina

---